



Early Journal Content on JSTOR, Free to Anyone in the World

This article is one of nearly 500,000 scholarly works digitized and made freely available to everyone in the world by JSTOR.

Known as the Early Journal Content, this set of works include research articles, news, letters, and other writings published in more than 200 of the oldest leading academic journals. The works date from the mid-seventeenth to the early twentieth centuries.

We encourage people to read and share the Early Journal Content openly and to tell others that this resource exists. People may post this content online or redistribute in any way for non-commercial purposes.

Read more about Early Journal Content at <http://about.jstor.org/participate-jstor/individuals/early-journal-content>.

JSTOR is a digital library of academic journals, books, and primary source objects. JSTOR helps people discover, use, and build upon a wide range of content through a powerful research and teaching platform, and preserves this content for future generations. JSTOR is part of ITHAKA, a not-for-profit organization that also includes Ithaka S+R and Portico. For more information about JSTOR, please contact support@jstor.org.

espérons que ces voyageurs s'empresseront de communiquer au public des détails sur leur long séjour au milieu des nomades, d'autant plus qu'excepté le capitaine Billings, qui a été vers 1780 à la terre de Tchoukhotsk, personne n'a jamais pénétré dans cette contrée.

"Maintenant le chef de l'expédition est revenu de ses excursions lointaines, et a terminé ses travaux. Les travaux d'études sont entièrement achevés depuis Anadyrsk jusqu'à l'Amour, sur une étendue de 6000 verstes, et la direction de la ligne du télégraphe est arrêtée. Cet immense travail a été exécuté par le chef de l'expédition et trois ingénieurs, dans le courant d'un hiver horrible, durant lequel ils eurent à lutter contre d'incroyables difficultés, voyageant chaque jour à travers des déserts, tantôt à dos de rennes, tantôt avec des chiens, le plus souvent simplement sur des raquettes, et toujours avec de cruels ouragans et des froids affreux pour compagnons.

"Quand la mer d'Okhotsk sera libre, nous attendons ici l'arrivée de navires de la compagnie télégraphique, venant d'Amérique avec tout le matériel nécessaire pour commencer immédiatement les travaux. Ces navires nous amèneront des Yakoutes déjà loués pour les travaux, et ceux-ci seront poursuivis activement de l'Amour à la mer de Behring. Déjà maintenant, depuis Okhotsk jusqu'à Anadyrsk, les travaux sont commencés, avec le concours des habitants; ces travaux consistent à construire des maisons, à équarrir des arbres pour faire des poteaux télégraphiques, etc.

"Si l'on tient compte de l'activité persévérante et infatigable des constructeurs en chef du télégraphe russo-américain, on peut s'attendre à ce que d'ici à trois ans tous les travaux soient terminés, et à ce que nous, habitants de Guigiga, nous puissions féliciter par le nouveau télégraphe, non-seulement nos compatriotes d'au-delà de l'Oural, mais nos voisins d'outre-mer, de la fin de ce pénible et magnifique travail."

5. On the Routes between Orenbourg and Tashkend.

(Extract from the 'Gazette de Moscou.')

"En partant d'Orenbourg pour se diriger vers les frontières de la Tartarie indépendante on rencontre le long de la route jusqu'à Orsk, sur une étendue de 280 verstes environ, les *stanitza* très-bien construites des cosaques d'Orenbourg. A Orsk on quitte l'Oural et l'on entre dans la steppe des Kirghiz d'Orenbourg. Le premier point qu'on rencontre sur la route est la forteresse de Karaboutak, près de la petite rivière du même nom, que se jette dans la rivière Or. Cette forteresse, qui se trouve sur un rocher élevé, ressemble à un vieux château. Près d'elle se trouve un petit village russe. Plus loin on arrive à la forteresse Ouralsky, sur la rivière Irguiz, puis de là, à travers le Karakouma, au fort No. 1 (Kazala), et du fort No. 1 au fort No. 2 (Karmaktchi), distant de 187 verstes du fort Pérovsky. De ce dernier point la route de Tachkent passe par la forteresse de Djiolek, par Iani-Kourgan (renversée par nous en 1861) et Turkestan, et à partir de là elle se prolonge et se change en un joli chemin coupé par de fréquents cours d'eau qui descendent du Karataou pour se jeter dans le Syr.

"Ainsi, depuis Orsk, jusqu'à la forteresse d'Ouralsky, on suit presque constamment la rive de l'Or. Des compagnies innombrables de perdrix blanches volent auprès de vous comme si elles vous poursuivaient. De la forteresse d'Ouralsky on entre dans le Karakouma, et là on fait 400 verstes à travers les sables de la steppe aride et inhabitée, dans laquelle on rencontre des puits aux stations, dont l'eau est amère et salée.

"On rencontre la mer d'Aral à deux journées de marche avant d'arriver à Kazala, à la baie de Maili-Bach, et on la voit de loin; là on rencontre quelque

végétation, mais pauvre. A partir de Kazala, on a pour compagnon de route le Syr-Daria. Tantôt en s'en rapprochant, tantôt en s'en éloignant, on suit sans la quitter la direction de cette rivière jusqu'au fort Pérovsky, sur une distance de plus de 400 verstes.

"La marche d'un chameau chargé est ordinairement de 4 à 4½ verstes à l'heure; les intervalles des stations sont calculés dans la steppe de façon à ce que l'on ne marche point pendant la grande chaleur, avant le crépuscule on se met en route et l'on fait une seule étape jusqu'à dix heures du matin. A cinq heures après midi on repart de nouveau, et à onze heures on s'arrête pour passer la nuit. C'est ainsi que l'on fait des marches de plus de douze heures par jour et que l'on franchit à dos de chameau un espace qui n'est pas moins de 60 verstes.

"Ce genre de monture n'est pas employé partout, mais à deux stations entre le Karaboutak et la forteresse Guralsky, et quelquefois, en cas de nécessité, dans tout le Karakouma. Y compris les temps d'arrêt, on parcourt toute cette distance en six jours, et le septième au matin on arrive à Kazala, d'où l'on parvient en quatre jours au fort Pérovsky. Du reste, les relais de poste sont depuis longtemps organisés depuis Orsk jusqu'à Kazala; ils sont entretenus par les Kirghiz, et si ces derniers ne sont pas encore familiarisés avec le mode d'attelage russe, en revanche ils mènent vite. Dans le Karakouma, ils se servent le plus souvent d'attelages de chevaux.

"L'ancien gouverneur-général d'Orenbourg, M. l'aide-de-camp général Bézack, a prescrit qu'à chaque station il y aurait un postillon russe pour familiariser plus promptement les Kirghiz avec le service russe des postes."

6. *Last Letter of Mr. DUNCAN MCINTYRE, Leader of the Leichhardt Search Expedition, and an Account of his Death.*

(Communicated by the COLONIAL OFFICE.)

SUBJOINED is an extract from the last despatch of Mr. McIntyre to his uncle, D. Campbell, Esq., and also a despatch from the second in command:—

"Gregory River, 2nd May, 1866.

"I wrote you about five weeks ago from the Gilliot River, sending a lot of accounts and other papers connected with the expedition. The dromedaries, horses, and men needed rest for a few weeks. I got another man, named McLeod, and two of the black boys Donald [McIntyre, the explorer's brother], brought over with the cattle and seven horses. On the 2nd April I started in search of further traces of Leichhardt, and also to call at the port to get some more rations.

"Nothing of any consequence happened during the first week. We passed over splendid country all the way, until we entered the watershed of the Leichhardt River; the country there became rough and stony. It took us nearly a week, going straight west, before we got to the main branch, which we crossed and kept west for one day more. The country then was all but impassable; our horses not being shod could not stand it, so we had to turn eastward again to the main channel of the Leichhardt, which we followed down in three days, when we reached the settled districts, Kennedy and McDonald being the farthest out on the Leichhardt. We still kept the river until we passed the next station, 40 miles lower down; we then left it, and struck out north-west, and in about 50 miles arrived at T. G. McDonald's station on the Gregory. Here we were informed of the unhealthiness of the